

Erste Nachrichten vom Hafen- und Deichbau bei Husum

Uwe Iben

Die wahrscheinlich erste Nachricht über den Bereich des Husumer Hafens stammt vom Beginn des 15. Jahrhunderts. Am 11. Mai 1432 verspricht Bischof Nicolaus [Nicolaus III., Bischof von Schleswig 1429-1474, † 1487] den Deich zwischen Husum und Rödemis wieder zu durchstechen, wenn die Herzöge Adolf und Gerhard von Schleswig durch den Deich Schaden nehmen sollten^{3,1}.

Leider fehlen weitere Urkunden über diesen Dammbau. Es gibt keine Nachrichten über den Beginn und die Vollendung dieses anscheinend in der Planung befindlichen Deichwerks. Die Folgerung von Otto Fischer, dem Mitverfasser des bedeutenden Standardwerkes über „Das Wasserwesen an der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste“, dass das östliche Marschgebiet zwischen

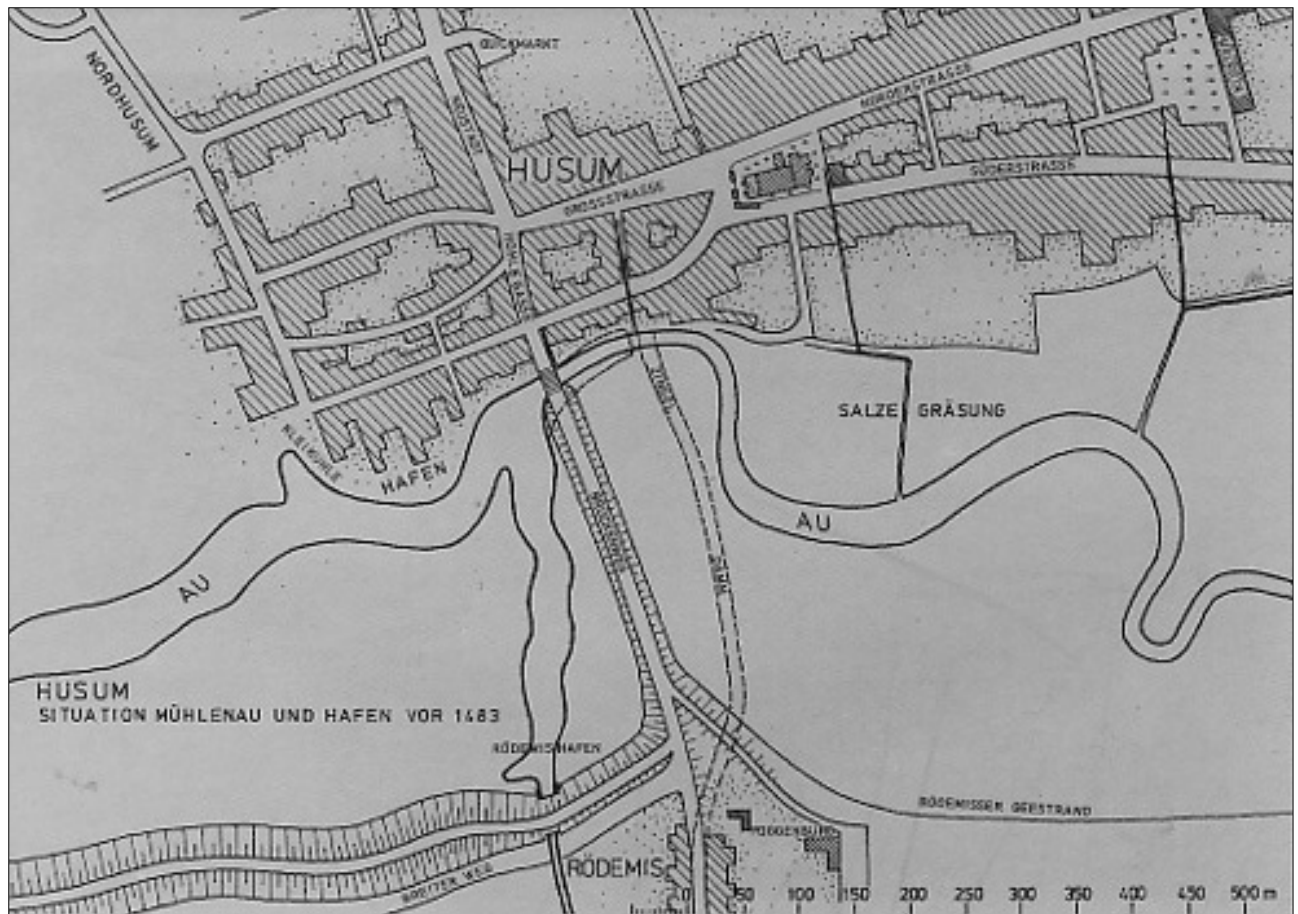


Abb. 4: Husum - Situation Mühlenau und Hafen vor 1483.

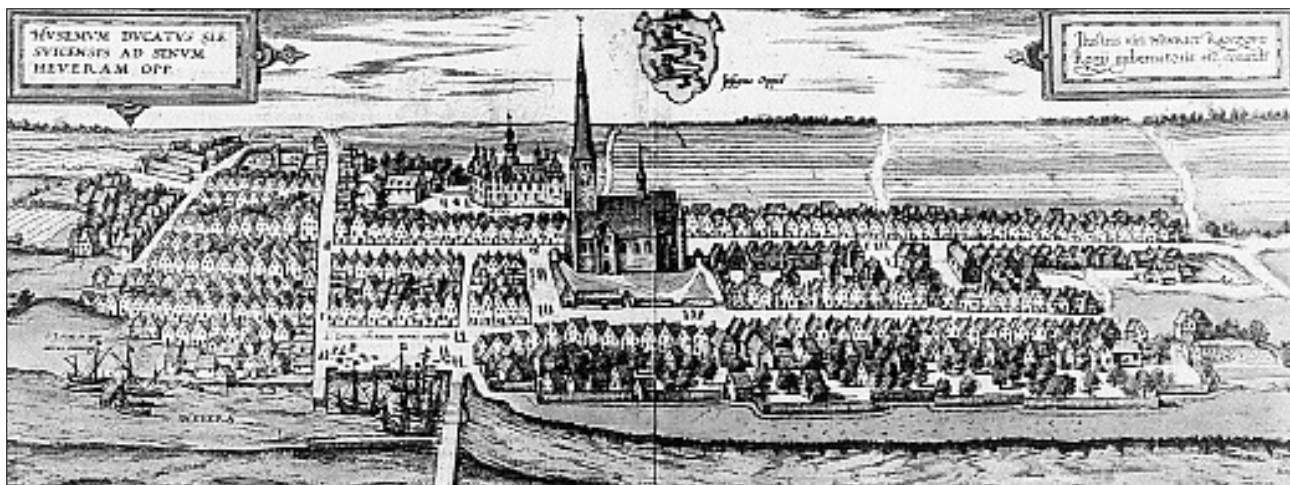


Abb. 5: „Husum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveram oppidum“, Kupferstich, 17 x 45 cm.

Husum und Rödemis damals eingedeicht und die Au dabei abgeschleust wurde, ist nicht belegbar^{3.2}. Aus einer Darstellung bei Laß^{3.3} wird vielmehr deutlich, dass zu Beginn des 15. Jahrhunderts nur ein Weg von der Hohlen Gasse nach Rödemis führte: der so genannte „Brücken-Weg“ oder „Brück-Weg“. Dieser wurde in der schweren Sturmflut von 1483^{3.4} zerstört. Danach wurde die Brücke über die Au und der Weg nach Rödemis (vermutlich wegen einer größeren Wehle in der alten Trasse) nach Osten, „nach der Rödemisser Vorgeest“ verlegt (Abb. 4). Auf diesem Damm verlaufen heute noch die Straßen Zingel und Damm. Es ist zu vermuten, dass der nach Osten verlegte Brückenweg bereits als verhältnismäßig hoher, jedoch nicht ganz hochwasserfreier Damm hergestellt wurde^{3.5}, um eine möglichst ständige Begeh- und Befahrbarkeit zu erreichen sowie eine Sicherheit des Dammbauwerks bei Sturmfluten. [Die damals unmittelbare Lage des Damms im Hochwasserbereich der Nordsee dürfte häufiger zu größeren Schäden geführt haben, sodass später auch noch eine Böschungssicherung mit Steinen durchgeführt wurde, worauf der damals gebräuchliche Name „Rödemisser Steindamm“ hinweist.]^{3.6}

Dass dieser Damm noch keine Deichfunktion besaß, wird aus einer frühen Darstellung Husums in dem bekannten Städteatlas von Braun und Hogenberg deutlich^{3.7}. Auf diesem Kupferstich führt eine Brücke über die Au und verbindet Stadt und Damm (Abb. 5).

Diese Darstellung war übrigens zum Zeitpunkt der Herausgabe dieses Bandes im Jahr 1588 bereits überholt. Die kartographischen Vorarbeiten müssen bereits einige Zeit vor 1582 abgeschlossen gewesen sein, denn in diesem Jahr wurde die Brücke durch eine Spülschleuse ersetzt^{3.8}. Die tief gelegene Marsch des Autals zwischen Husum und Rödemis konnte nun durch Aufstauen des bei hohen Fluten eingeströmten Wassers bei Ebbe als Spülbecken zur Schlickräumung für den Husumer Hafen genutzt werden^{3.9}. Die Flächen des Staubeckens (Abb. 6) zwischen Husum und Rödemis, auf alten Karten als „Salze Gräsung“ bezeichnet, hatten also durch die Abdämmung keine besondere Verbesserung erfahren; allerdings konnte eine Überflutung durch etwaige Sommerhochwasser durch Absenken des „Schottes“ [= Schütz] von den zum Mähen oder Weiden genutzten Flächen abgehalten werden. Im Übrigen wird die Fläche nach dem Dammbau auch nicht mit der sonst üblichen Bezeichnung „Koog“ versehen, wodurch deutlich wird, dass der 1432 geplante Deichbau offensichtlich nicht zustande kam.

Im Übrigen zeigt die Errichtung der Spülschleuse im Jahr 1582, dass es damals bereits erhebliche Probleme mit der Verschlammung des Hafens gab.

Über den Hafen selbst gibt es im 15. Jahrhundert nur wenige, indirekte Nachrichten. Im April 1458 verpfändet ein Husumer sein Haus, „dat belegen ys by dem water uppe

dem orde^{43.10}. Einen deutlicheren Hinweis auf den Hafen findet man in einem „Privilegium der van Amstelredame“ vom 8. Dezember 1461, erteilt durch den dänischen König Christian L, der es den Amsterdamern gestattet, Waren aus dem Bereich der Ostsee in Flensburg anzulanden, auf dem Landweg nach Husum zu befördern und dann von dort in die Niederlande zu verschiffen^{3.11}. Eine andere Urkunde aus dem Jahr 1499 deutet darauf hin, dass Husum zu dieser Zeit schon eine Schiffbrücke besessen haben dürfte, denn in dieser Urkunde über einen Hausverkauf heißt es über den Standort des Gebäudes: „... westlich der Marienkirche an der Südseite nächst der Brücke ..“^{43.12}.

An dieser Stelle ein Hinweis zu früheren Hafenanlagen: Holzspundwände waren selten und kamen meist erst im 17. Jahrhundert in Gebrauch. In der Regel lagen die Schiffe an so genannten „Schiffbrücken“ (Abb. 7). Dies waren hölzerne - häufig recht schmale - Brückenstege mit Reibehölzern am Rande des Fahrwassers. Dahinter lag eine Uferböschung, die zum Land hin mit Faschinen gegen Auswaschung gesichert wurde. Für den Transport der Schiffsfrachten war die Schiffbrücke in Abständen durch Querbrücken mit dem Land verbunden. [Eine hölzerne Schiffbrücke, ähnlich der Dampfschiffbrücke von 1859^{3.13}, wie Fotos vom Anfang des 19. Jahrhunderts zeigen, gab es in

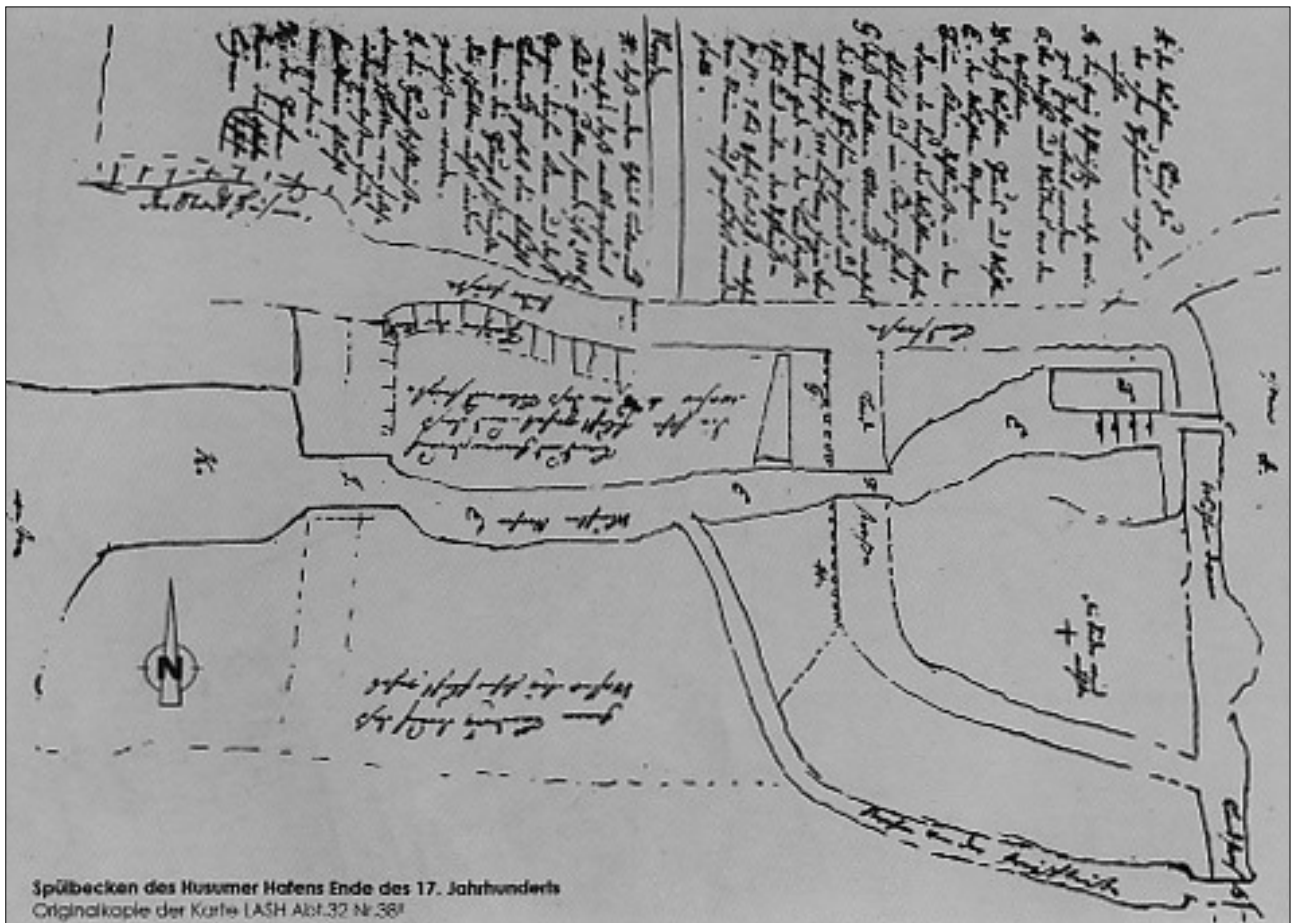


Abb. 6: Zeitgenössische Darstellung des Staubeckens „Salze Gräsung“.

Husum noch im Außenhafen hinter der Klappbrücke bis in die dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts.] In der Ortsbezeichnung „Schiffbrücke“ ist diese Form einer Hafenanlage in Husum erhalten geblieben. Im Übrigen findet man Hinweise auf Schiffbrücken noch in vielen Siedlungsbezeichnungen an europäischen Küsten, z. B. die Stadt Brügge in Belgien, die Deutsche Brücke im norwegischen Bergen u.Ä.

Mit einer Verfügung von König Friedrich I. vom 11. April 1526 taucht zum ersten Mal eine Urkunde auf, in der erhebliche Hafenbaumaßnahmen in Husum geplant werden^{3,14}. Der König befiehlt den Husumern den Ausbau des Hafens. Es heißt hier:

„... bevelhnen wy denn vann Huszum datt hoveit [= Höft = Anlegestelle] by dem water tho buwennde, einen Krann effte wippenn unnd wage uptorichtennde und inn guden weszennde tho holdennde ...“

Damit auch entsprechend Platz zum Anlanden und Lagern von Gütern im Bereich der heutigen Schiffbrücke geschaffen werden konnte, heißt es weiter:

„... tho der behoff des rumes by dem hovede dar de krann wippenn unnd wage stann unnd de guder liggenn mögen, szollenn de Huser vor ann dem water herneget by dem hovede stannde, gebrakenn, dalgelecht unnd wechgenamenn werdenn wente de halenn ghate ...“

Für die damalige Zeit war das ein sehr aufwändiges Hafenbauprojekt (Abb. 8). Eine ganze Häuserzeile zwischen der Krämerstraße und der Hohlen Gasse wurde niedergelegt! Der Hafen wurde am Ufer in diesem Bereich mit einer Schiffbrücke versehen. [Sicher waren hier auch schon vorher einfachere Anlegestege vorhanden; da der Herzog in dieser Urkunde jedoch ausdrücklich den Ausbau des Hafens befiehlt, dürfte der Zustand des Hafens vor diesem Ausbau vermutlich ziemlich mangelhaft gewesen sein.]

In der Zwischenzeit waren auch zwei größere Deichbauprojekte im Bereich des Husumer Hafens durchgeführt worden:

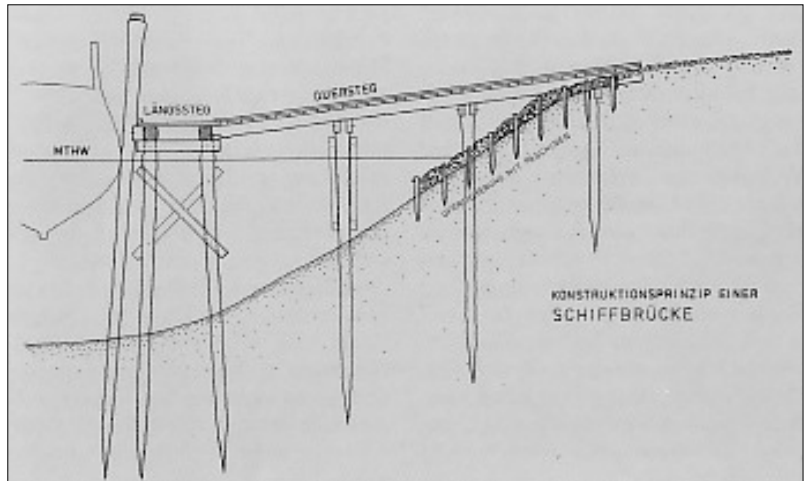


Abb. 7: Konstruktionsprinzip einer Schiffbrücke.

1. der Bau des nördlichen Südermarschdeiches [auch Rödemisser Deich genannt] nach Lundenberg 1468^{3,15}
2. die Eindeichung des Porrenkooges, vermutlich vor 1529^{3,16}.

Durch den Bau des nördlichen Südermarschdeiches wurde die Insel Lundenberg mit dem Festland verbunden, nachdem sie ursprünglich ein Teil des alten Nordstrandes war und erst nach mehreren Sturmfluten hiervon getrennt wurde. Gleichzeitig hatte die aus mehreren kleinen Kögen bestehende Südermarsch etwa ihre heutige Ausdehnung erreicht.

Bereits die Anlage des Brückweges oder Brückenweges von Husum nach Rödemis hatte das Volumen des Tidebeckens im Mündungsbereich der Husumer Au verkleinert und damit die Räumkraft vermindert. Hiermit begann vermutlich das Problem der Verschlickung des Husumer Hafens. Diese Situation dürfte sich durch die Anlage des nördlichen Südermarschdeiches von Rödemis nach Lundenberg und den 1484 errichteten höheren Damm von Husum nach Rödemis, als Ersatz für den 1483 zerstörten Brückweg, noch verstärkt haben. Der nördliche Südermarschdeich hatte jedoch auch eine positive Seite: Durch ihn wurde der Hafen vor dem direkten Wellenangriff bei südlichen bzw. südwestlichen Stürmen besser geschützt.

Wann der Porrenkoog gewonnen wurde, ist nicht schriftlich überliefert. Das geschah wahrscheinlich schon vor

1529. Eine Beliebung [entspricht heute etwa einer Verordnung] für den Nordhusumer Koog [= Porrenkoog, vgl. auch^{3,16}] durch den Amtmann Detlef von Ahlefeldt vom 6. Mai 1529 beschreibt die Rechte und Pflichten der Landeigentümer des Kooges und deutet darauf hin, dass der Koog schon etwas länger bestand. Auch der südliche Porrenkoogdeich verkleinerte den Mündungstrichter und damit das Tidebecken der Au und verschärfte sicherlich die Probleme der Hafenschlickung.

Die neue Spülschleuse von 1582, die hier Abhilfe schaffen sollte, erfüllte anscheinend auch nicht die in sie gesetzten Erwartungen. So heißt es bei Boetius:

„Außerdem ist jenes Aubett selbst höchst seicht (Abb. 9), und würde sogar von selbst zuschlickern, wenn die Strömung des von der Geest herabfließenden Wassers fehlte. Daher ist auch die Au 1597 größtenteils in ein neugegrabenes Bett umgeleitet worden“^{3,17}.

Dieses Problem blieb der Stadt auch weiterhin erhalten, denn in einer Karte der Stadt Husum von 1692 findet sich ein Vermerk im Hafen vor der Schiffbrücke: „Husumer aw so meiß zugeslikt“^{3,18}. Da dieser Plan auch den Hinweis enthält: „Husumer große Schleuße [= Zingelschleuse] so reparirt werden sol“, so mag auch die mangelnde Funktion der beschädigten Schleuse dazu beigetragen haben,

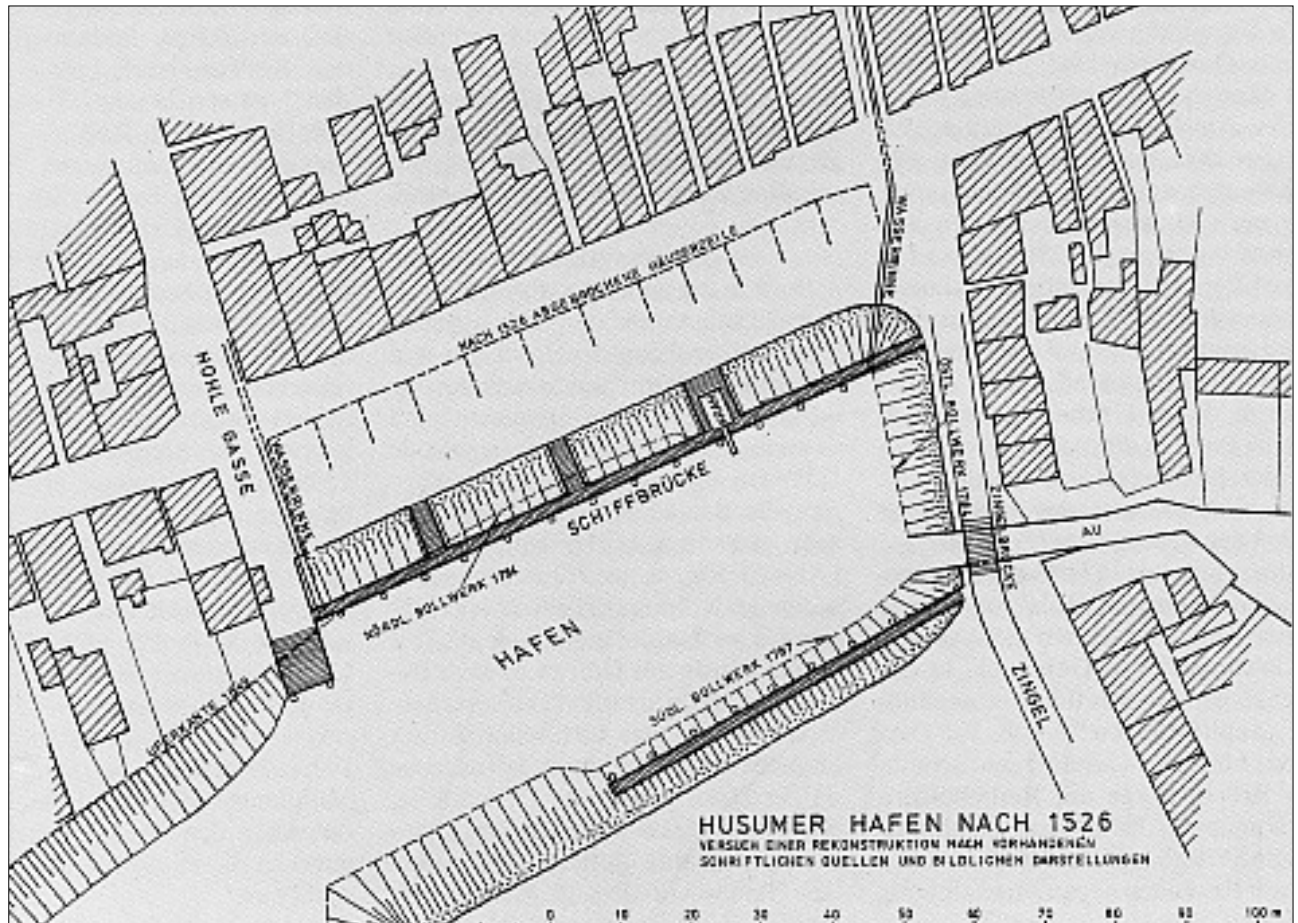


Abb. 8: Husumer Hafen nach 1526.

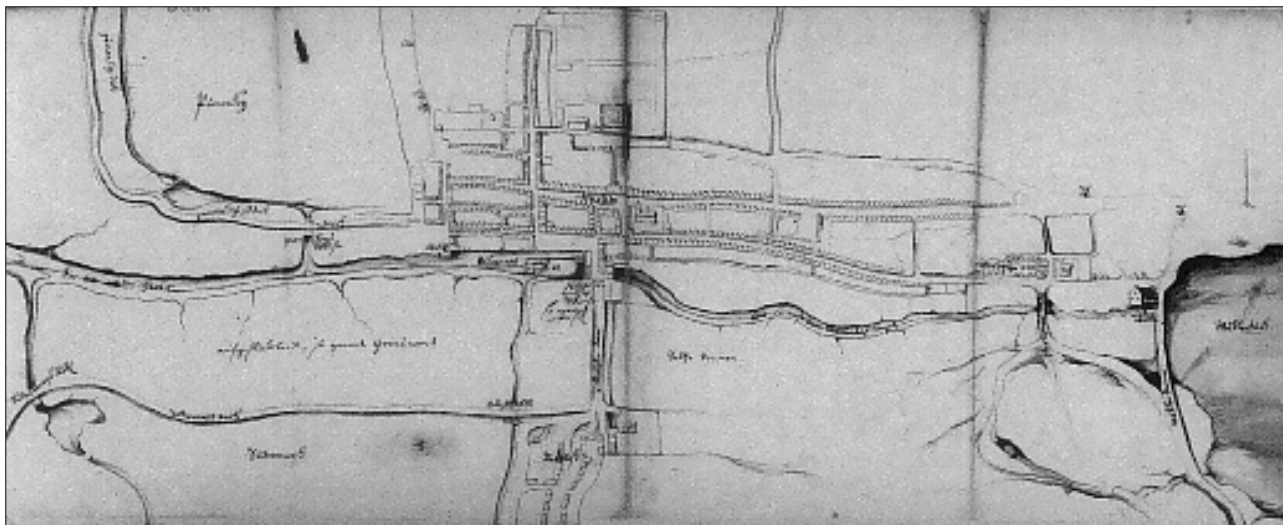


Abb. 9: Husum 1692, Originalzeichnung = 32 x 84 cm.

dass der Hafen nicht ordentlich vom Schlick befreit werden konnte. Auf das Verschlickungsproblem wird jedoch auch in späterer Zeit immer wieder hingewiesen. In einer Reisebeschreibung von 1770 heißt es: „Die Stadt ... hat an ihrer Aue für mittelmäßige und kleine Schiffe einen ziemlichen Hafen.“ Bemängelt wird hier jedoch, dass der im Hafen befindliche Schlamm nicht durch das Wasser der Stadtschleuse ausgespült werden, sondern nur mit Karren herausgebracht werden kann^{3.19}. In seinen „Streifzügen durch Schleswig-Holstein“ beschreibt Theodor Mügge 1846:

„Auf der Hever schwimmen größere Schiffe bis auf eine Meile an die Stadt, allein nur kleinere Schiffe können zur Fluthzeit ganz hinein gelangen. In Folge dieses ungünstigen Verhältnisses hat Husum nie ein bedeutender Handelsplatz werden können ...“

Dass dies nicht immer so war, weiß Mügge auch, denn er berichtet weiter:

„... wohl aber ist zu verschiedenen Zeiten sein Verkehr zu einer temporären Wichtigkeit gelangt, wie z. B. im 15. Jahrhundert, wo Brabanter und Holländer seine Märkte besuchten ...“^{3.20}.

Wie bereits dargestellt, hat sich das Verschlickungsproblem des Hafens sicherlich durch die verschiedenen Deichbaumaßnahmen verstärkt. Daher ist es sehr wahr-

scheinlich, dass noch im 15. Jahrhundert günstigere Wassertiefenverhältnisse herrschten, die auch das Anlaufen von größeren Schiffen aus den Niederlanden, wie es Mügge beschreibt, erlaubten. Es kann angenommen werden, dass der Ende des 16. Jahrhunderts einsetzende wirtschaftliche Niedergang der Stadt Husum u. a. auch ein Ergebnis der mangelnden Schiffbarkeit des Hafens war. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass, obwohl bereits manuell betriebene Räumgeräte im Wasserbau - besonders in den Niederlanden - seit dem 18. Jahrhundert eingesetzt wurden und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ersten Dampfbagger aufkamen^{3.21}, die Entfernung des Schlicks im Binnenhafen in Husum in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts neben maschinellen Baggern teilweise auf archaische Weise durch Förderung des Schlicks auf Schuten von Hand vorgenommen wurde^{3.22}.

Anmerkungen

- 3.1 MÖLL, S. 3, Nr. 5
- 3.2 FISCH II, S. 331 sowie FISCH III, S. 58f
- 3.3 LASS I, S.33
- 3.4 Falck, N. [Hrsg.]
Heimreich, Anton, Nordfresische Chronik, Tondern 1819, Teil I, S. 260 Der Zeitpunkt der Zerstörung des Brückenweges

von Husum nach Rödemis wird von den verschiedenen Chronisten Nordfrieslands zeitlich unterschiedlich angegeben. Heimreich nennt das Jahr 1484 für den Neubau des Dammes nach Rödemis, schreibt aber auch, dass andere das Jahr 1488 setzen.

Eine Stützung für den genauen Zeitpunkt der Zerstörung der Verbindung von Husum nach Rödemis ergibt sich aus den Daten von Sturmfluten im 15. Jahrhundert bei Heimreich [S. 277]:

„... und abermals A.1483, so die erste Fluth ist, die gar gewiß und un zweifelhaftig [!] beschrieben gefunden wird, welche von dem Tage, an welchen sie am 16. Oct. ergangen, die fünfte Gallenfluth wird geheißten,...“

Dieser Hinweis deckt sich zeitlich mit dem Zeitpunkt der Zerstörung bei Laß [1.4, S. 33] und passt sehr gut zu den Angaben für die Errichtung des neuen Dammes 1484 bei Boetius ‚De Cataclysmo Nordstrandico.‘ [QUFGSH, Bd. 25, S. n 74]

Sax vermerkt [Werke zur Geschichte Nordfrieslands und Dithmarschens, Bd. 3 Nordstrand, St. Peter-Ording 1984, S. 110]:

„Eod. [1468] ist die Husumer Damm an den jetzigen Ort verleget worden.“

Diesem Zeitpunkt traut Sax offenbar selbst nicht ganz, denn er vermerkt:

„J.C. i.s.B.w.g. c.7.; [J. C. = Iven Cnutzen bzw. Iven Knutzen],

Boeth. [Matthias Boetius] in C.N. s. 99 setzet Ao. 1484.“

3.5 Die Dammhöhe liegt heute bei knapp 4,0 m NN.

In einem Brief an den Kanzleirat Lassen vom 4. April 1761 heißt es:

„Gleichwie aber die ordinaire und extraordinaire Fluth in die den Damm qu. zu westen liegende, die Saltze-Gräbung benahmte niedrige Gegend und bis an den Damm [Osterhusumer Steindamm, heute Beginn der Ostenfelder Straße in Osterhusum] selbstem darum einfließet,...“

[LASH Abt. 32 Nr. 38¹¹ Amt Husum]

Zu dieser Zeit lag der Damm noch im unmittelbaren Einflussbereich der Nordsee.

3.6 HWB Nr. 21 v. 20. Mai 1832:

„Am Montag, den 28sten Mai d. J. sollen die Frühjahrsarbeiten am Südermarschdeiche öffentlich verdungen werden; die Licitacion nimmt beim *Rödemisser Steindamm* ihren Anfang,...“

3.7 Braun, Georg / Hogenberg, Franziscus *Civitates orbis terrarum*, Bd. 4, S. 33 „Husenum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveream opp.“, Köln 1588

3.8 FISCH II, S. 331

Otto Fischer berichtet, dass die im „Husumer Damm“ [= Rödemisser Damm bzw. Rödemisser Steindamm] vorhandene Schleuse 1582 durch eine Spülschleuse ersetzt wurde. Zu

dieser Zeit befand sich jedoch noch keine Schleuse im Damm. [Vgl. hierzu 1.4, S. 33.] Johannes Laß beschreibt hier den Damm als Brückenweg; dies bedeutet, dass 1582 die vorhandene *Brücke* durch ein Sielbauwerk ersetzt wurde.

[Vgl. auch die unter 3.7 genannte Stadtansicht, die die Brücke im Rodemisser Damm zeigt.] Leider nennt 4 Otto Fischer keine Quelle für den Schleusenbau von 1582. Die Kämmerrechnung der Stadt Husum für das Jahr 1582 weist keine besonderen Ausgaben im Bereich des Hafens aus. Jedoch sind im Rechnungsbuch der Kämmererei 1582 größere Ausgaben für das Bollwerk und auffallend viele Schutenbewegungen mit Kleiboden im Hafen verzeichnet, die auf ein umfangreiches Bauvorhaben hindeuten. [KANF D2-649, D2-650]

3.9 Das Gebiet des Spülbeckens geht sehr gut aus einer Karte der unteren Mühlenau aus dem 18. Jahrhundert hervor. Damit das zu Spülzwecken einströmende Wasser nicht den Standort der Osterhusumer Wassermühle gefährdet, sichert die zu einem Damm ausgebaute „Landstraße“ nach Mildstedt [= Osterhusumer Steindamm] den Mühlenbereich [LASH Abt.32¹¹].

3.10 MÖLL, S. 7, Nr. 12

3.11 MÖLL, S.8, Nr. 13

3.12 MÖLL, S. 39, Nr. 115

3.13 KANF D2-433, Dampfschiffbrücke v. 1859 im Husumer Außenhafen

3.14 MÖLL, S. 89, Nr. 255

3.15 u.a. Sax, Peter

Descriptio Hardae Südergosicae ... S. 110

„A.1468 ist deren zu Römbß Ihre Haf od See Teich über den Brügg Weg nach dem Simonsberg-Haf Teich u. also an den Fincken Teich zugeschlagen“.

In: Peter Sax Werke zur Geschichte Nordfrieslands und Dithmarschens, Bd. 3 St. Peter-Ording 1984, S. 110

3.16 MÖLL, S. 34, Nr. 103. Hinweis auf Nordhusumer Mark, vermutlich Porrenkoog.

3.17 Boetius, Matthias, *De Cataclysmo Nordstrandico*, herausgegeben und übersetzt von Uwe Hartz. In: *Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins*, Bd. 25, S. 74, Neumünster 1940

3.18 LASH Abt.402 A20 Nr. 11

3.19 le.in: HN v. 19. 02. 1976

Auszug aus: Hansen, Johann Friedrich, *Staatsbeschreibung des Herzogthums Schleswig, Flensburg* 1770

3.20 Mügge, Theodor, *Streifzüge durch Schleswig-Holstein*, Frankfurt a. M. 1846, S. 273

3.21 Conradis, Heinz, *Die Naßbaggerung bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*, Berlin 1940

3.22 Mündliche Mitteilung des ehemaligen Bauarbeiters Heinrich Carstensen, Berliner Str. 21, Husum, an den Verfasser 1990. Der Schlick wurde von Schlickbrettern [= floßähnliche Bohlenplatten] auf eine längsseit liegende Schute geschaufelt.

Abbildungen

Abb. 4

Husum - Situation Mühlenau und Hafen vor 1483. Zeichnung des Verfassers. -- Grundlagen der Rekonstruktion:

1. Blatt 298 Husum [Topographische Karte der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1878. Herausgegeben 1880]
Charte über die Feldmark der Stadt Husum von Landmesser J. Jensen, Winter 1849. KANF 4 WI/19. Maßstab = 1:2940
2. LASS I, S. 33
„1484 ist der Damm zwischen *Husum* und *Rödemis* (t) samt der Brücken oder Schleuse/ da sie jetzt noch vorhanden/ gelegen worden. Vorhin sind sie über einer Brücke über die Aue gefahren/ welche recht Süden mittagwärts von der Hohlen Gasse nach *Rödemis* und dem breiten Wege zu/ gelegen war. Dieser Weg ist der Brückweg genennet/ und der *Rödemis* Haupt- oder Haffteich ging zu Westen des Brücken-Weges stracks her. Als aber die *Rödemis* und ihre Mit*Interesenten* 1468. einen neuen Siel legen lassen wollten/ haben sie das Land/ welches jetzo an der we sterseite des breiten Weges lieget/ eingeteicht und den Siel in den neuen Teich geleet/ durch welchen 1483. auf *Lucien* Tag das salze Wasser geflossen/ und eine große Wehle gemachet/ und viel Landes mit dem daraufkommenden Sande verdorben/ wie auch verursacht/ daß/ wein man sich des Brückenweges nicht wie vorhin bedienen können/ die Auwer-Brücke gegen Osten nach der *Rödemis* Vor-Geest verleet worden.“
3. M. Anton Heimreichs nordfresische Chronik, herausgegeben von Dr. N. Falck. Nachdruck der Ausgabe Tondern 1819, Walluf bei Wiesbaden 1973
Auf S. 277 Hinweis auf die o.g. Sturmflut von 1483:
„... und abermals A. 1483, so die erste Fluth ist, die gar gewiß und unzweifelhaftig beschrieben gefunden wird [!], welche von dem Tage an, an welchem sie am 16. Oct. ergangen, die fünfte Gallenfluth wird geheißten,...“
Danach wird auf eine fünf Wochen später folgende Sturmflut am Tage *Luciä* mit schweren Schäden auf Pellworm verwiesen. Hierdurch werden die zeitlichen Angaben bei Laß zur Zerstörung des Brückweges gestützt.
4. Bollwerksriß [= Bauplan] der Schiffbrücke von 1784 KANF D2/2135
5. FISCH II, S. 331
„Neben Husum tritt auch das südlich gelegene ‚Rademise‘ (*Rödemis*) schon frühzeitig mit einem Hafen auf, der wahrscheinlich an einem Nebenarm der Husumer Au gebildet wurde.“
6. Schmeißer, Felix, Rund um den *Rödemis*er Hafen, in: Husumer Tageszeitung 1950 [Datum unbekannt] Hinweis auf den Namen Bootsfenne bei dem *Rödemis*er Hörn. Nach der Bedeichung 1486 [Irrtum des Verfassers; es muss 1468 heißen] von *Rödemis* an den Finken- bzw. Finkhausdeich, Verlegung des Hafens an die Nordseite des Deiches.

Überlegungen zur Rekonstruktion:

Die kartographische Grundlage bildet das unter Ziff. 1 genannte Messtischblatt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Straßenzüge, wie sie diese Karte zeigt, bereits vor 1483 vorhanden waren. Der damalige Gebäudebestand ist nicht bekannt. Da die Grundstücke zu dieser Zeit im Stadtkern jedoch weitgehend bebaut waren, dürften die Abweichungen zur der genannten Topographischen Karte, die als Grundlage benutzt wurde, nicht sehr einschneidend gewesen sein. Durch die späteren Veränderungen im Hafenbereich [heutige Schiffbrücke/Hafenstraße] ist die damalige Bebauung völlig unbekannt. Die Darstellung wurde nach einer gewissen Wahrscheinlichkeit gewählt. Die Ausmündungen der Wasserrinnen aus dem Innenstadtbereich von der Hohlen Gasse und von der Twiete finden sich im Bollwerksriß [s. Ziff. 5] der Schiffbrücke. Sie dürften ebenso wie die Rinnen hinter dem Kirchhof und die so genannte Fule Rinne [Plan/Süderstraße] zur Entwässerung der höher gelegenen Stadtteile gedient haben, aber vermutlich auch als Vorläufer einer Schmutzwasserkanalisation. Zum Verlauf des Brückenweges sei auf den Text von Johannes Laß verwiesen [Ziff. 3]. Über den *Rödemis*er Hafen ist nichts Genaues bekannt. Seine dargestellte Lage vor dem Lagedeichszielzug ist jedoch sehr gut denkbar, da hier der Außendeichspriel [Ausmündung des Lagedeichszielzuges] im *Rödemis*er Vorland [früher Grönswort] eine beachtliche Breite besitzt [vgl. dazu Ziff. 6 und 7], sodass eine Nutzung für kleinere Fischerei- und Transportfahrzeuge nahe liegt. Als Hinweis auf eine Anlegestelle in *Rödemis* kann auch ein Vermerk bei Laß anlässlich von Schäden durch den Bruch des Mühlendamms am 4. März 1610 angesehen werden: „... das Plankwerk und Brück-Gerüst auf Poggenberg [= Poggenburg],... wurden gänzlich weggerissen/...“ [LASS I, S. 84]. Der Hof Poggenburg wird bereits vor 1483 erwähnt [z. B. bei Kambeck, W., Die Husumer Südermarsch, Bredstedt 1973, S. 7: Aggi Bodesen erwirbt 1467 Land in *Rödemis* „genomet Poggenburg geest“]. Die übrige im Plan dargestellte Bebauung von *Rödemis* ist frei gestaltet.

Der 1484 gebaute Damm nach *Rödemis* [später auch *Rödemis*er Steindamm genannt] ist in dem Plan eingestrichelt eingezeichnet [Zingel/Damm]. Auffallend ist, dass der zerstörte Brückenweg von der Hohlen Gasse nach *Rödemis* im Gegensatz zum heutigen Damm eine sehr gradlinige Nord-Süd-Trasse aufweist, wodurch auch die Angaben von Laß [Ziff. 1] wie auch anderer Chronisten [Heimreich, Sax, Boetius] gestützt werden.

Abb. 5

Husum ducatus Slesvicensis ad sinum Heveram oppidum. Kupferstich 17 x 45 cm.

aus: Braun, Georg/Hogenberg, Franciscus, Civitates orbis terrarum, Bd. 4, Köln 1588 Vgl. Klose, Olaf/Martius, Lilli, Ortsansichten und Stadtpläne der Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, Neumünster 1962, Textband S. 165, Nr. 1, und Bildband S. 88

Abb. 6

Zeitgenössische Darstellung des Staubeckens „Salze Gräsung“
LASH Abt. 32 NR. 38¹¹

Abb. 7

Konstruktionsprinzip einer Schiffbrücke. Zeichnung des Verfassers

Abb. 8

Husumer Hafen nach 1526. Zeichnung des Verfassers
Grundlagen der Rekonstruktion:

1. Kupferstich vgl. Abb. 5
2. Kupferstich *Grundriß der Stadt und des Schloßes Husum ao 1651*. Matthias u. Nicolas Peters Goldschmide gebr. Husum sculp. 17,5 x 27,3 cm
Aus: Dankwerth, Caspar, *Neue Landesbeschreibung der zwey Herzogthümer Schleswich und Holstein, ... Husum 1652*, nach S. 78, zusammen mit Hadersleben, Ripen und Tondern
3. Karte von Husum 1692
LASH Abt. 402 A 20 Nr.11
4. Grundriß der Stadt Husum des Landmessers Ingwer Jakobsen 1775
KANF 4 W/19, Maßstab ca. 1:4400
5. Charte über die Feldmark der Stadt Husum von Landmesser J. Jansen, Winter 1849
KANF 4 W/8, Maßstab ca. 1:2940
- 5a. Stadt und Feldmark Husum copirt von C. Fr. Hansen, Husum 1872
KANF 4 W/8, [entspricht praktisch 4 W/19], Maßstab ca. 1:2940
6. Karte über das Husumer Stadtfeld zusammengetragen nach alten Karten durch Schmitz, Kataster-Supernummerar, Husum im März 1873, Maßstab 1:6400
KANF 4 W/13
7. Übersichtskarte über die Stadtlage von Husum
Entworfen und zusammengetragen nach den Gemarkungskarten im März und April 1892, Maßstab 1 :1500. [Enthält die Quartiereinteilungen der Stadt und die Quartiersnummern der Gebäude]. KANF 4 W/15
8. Blatt 298 Husum [Topographische Karte der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1878. Herausgegeben 1880, M1:25 000. Die nachfolgenden Topographischen Karten tragen die Nummer 1520 Husum]
9. Bollwerksriß [= Bauplan] der Schiffbrücke 1784
KANF D2/2135
10. Bollwerksriß Hafensüdseite 1787
KANF wie vor
11. 1499. Hausverkauf eines Hauses „westlich der Marienkirche, an der Süderseite nächst der *Brücke*“. [Hervorhebung durch den Verfasser]
MÖLL, S. 39, Nr. 115

12. 1526. Erteilung von Privilegien durch König Friedrich I. von Dänemark an die Stadt Husum. [MÖLL, S. 89, Nr. 255f]

Unter Punkt 6. wird der Ausbau des Hafens angeordnet:

„Thom Sosstenn Gunnen und tolathehn und bevelhenn wy denn van huszum dat hove by dem water tho buwennde, einen Krann effte wippen und wage uptorichtende unnd inn guden weszende tho holdende ...“

Weiter heißt es:

„... tho der behoff des rumes by dem hove de dar de krann wippen und wage stann und guder lighenn mögen, szollenn de Husumer vor ann dem water hernegeest by dem hove stannde, gebrakenn dalgelecht unnd weg genamenn werden wente de halenn ghate ...“

Nach der Zerstörung des Brückenweges von der Hohlen Gasse nach Rödemis [vgl. Hinweise zu Abb. 4, Nr. 3] und der Errichtung des Rödemisser Dammes 1484 ergab sich für Schiffe die Möglichkeit, weiter östlich im Bereich der heutigen Schiffbrücke anzulegen. Der unter Ziff. 1 genannte Kupferstich von Braun und Hogenberg aus dem Jahr 1588 zeigt diese Situation. Dieser Stich gibt die wesentlichen Merkmale der Stadt gut wieder, enthält aber - wie in dieser Zeit üblich - auch einige Darstellungen, die stark von der Wirklichkeit abweichen: Das Schloss wird durch eine Drehung um ca. 90° von seiner architektonisch interessanteren Seite dargestellt und die Kirche, als optischer Mittelpunkt der Stadt, wird stark vergrößert. Die Straßenzüge sind ziemlich real, jedoch nicht der Gebäudebestand, dieser soll nur einen ungefähren Eindruck von der Bebauung vermitteln. Die Brücke über die Au war schon 1582 durch eine Spülschleuse ersetzt, die kartographischen Vorarbeiten zu diesem Stich sind vermutlich schon vor 1582 abgeschlossen gewesen. Der Hafen ist bei Braun und Hogenberg scheinbar mit einem Bollwerk versehen. Dies war m. E. jedoch noch nicht vorhanden. Vielmehr deutet die auch heute noch vorhandene Bezeichnung *Schiffbrücke* darauf hin, dass der von König Friedrich I. befohlene Hafenausbau [vgl. Ziff. 12] in Form einer Brückenkonstruktion erfolgte. Der Begriff „Brücke“ in der unter Ziff. 11 genannten Urkunde deutet im Übrigen darauf hin, dass es bereits vor dieser Anordnung des Königs in diesem Bereich des Hafens eine ähnliche Anlegemöglichkeit gab, die aber wegen der noch vorhandenen dichten Bebauung bis ans Ufer Be- und Entladevorgänge nur mit Schwierigkeiten zuließ, ebenso war kein Platz für eine Zwischenlagerung der Frachtgüter vorhanden.

Die Lage der Schiffbrücken auf der Nord- und Südseite lässt sich im Wesentlichen nur vermuten. Doch die unter Ziff. 5 genannte Karte gibt einige spärliche Hinweise:

- Der Standort des Krans ragt aus der Uferwand hervor. Dies zeigt auch der Bollwerksentwurf von 1784 [vgl. Ziff. 9]. Vorsprünge in einer Uferwand werden i. d. R. bei der Planung und Herstellung von Kajen vermieden, da sie für das Anlegen der Schiffe ungünstig sind. Es scheint, dass der Kranstandort ursprünglich ist und dass das Bollwerk vor dem Kran die Lage der alten Schiffbrücke angibt. Dass das Bollwerk 1784 etwas zurückgenommen wurde,

ist technisch einleuchtend, da sich im Bereich einer alten Pfahlgründung sowohl durch im Boden verbliebene Pfahlstümpfe wie auch durch die starke Verdichtung durch die Vorkonstruktion in diesem Bereich erhebliche Schwierigkeiten bei einer Neuräumung ergeben können.

- Im Süden des Hafenbeckens derselben Karte ist im Bereich der alten Schiffwerft [heute Standort des Rathauses] eine markante Rücknahme des Hafenufers erkennbar, die ungefähr der Lage des südlichen Bollwerks von 1784 [vgl. Ziff. 10] entsprechen dürfte.

Die Stadtansicht von Braun und Hogenberg [vgl. Ziff. 1] zeigt hier bereits eine Anlegestelle, die wahrscheinlich auch als Brücke konstruiert war, zumal das südliche Hafenufer zu dieser Zeit als Marschland des Rödemişser Vorlandes [Grönsort] noch sehr tief lag und wegen seiner Bodenbeschaffenheit sehr unwegsam war.

Die Wasserrinnen von der Hohlen Gasse und der Twiete sind im Ansatz aus der Zeichnung des nördlichen Bollwerks von 1784 [vgl. Ziff. 9] entnommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie zur Ableitung des Oberflächen- und Schmutzwassers der höher gelegenen Innenstadt [Neustadt, Großstraße, Schloßstraße und südlicher Marktplatz] gedient haben. Die abzubrechenden Häuser [vgl. Ziff. 5] befanden sich mit großer Wahrscheinlichkeit zwischen den Gebäudefluchten der Südseite der Wasserreihe und der Südseite der Krämerstraße.

Abb. 9

Husum 1692, Originalzeichnung = 32 x 84 cm
LASH Abt. 402 A20 Nr. 11 [vorm. Abt. 7 Nr. 3213]

Aus: Uwe Iben: Der Husumer Hafen. Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, Husum 2004.